HISTORIA
magazine


Hebdomadaire paraissant le lundi - n° 391 - France 3,50 F
Belgique 35 FB/Suisse 3,50 FS - UNE PUBLICATION TALLANDIER



LA GUERRE D'ALGÉRIE

ARMÉE DE L'AIR : MISSIONS DE ROUTINE

HISTORIA magazine

Hebdomadaire
paraissant tous les lundis
Éditions Jules Tallandier
Directeur de la publication : ***Maurice Dumoncel***

Directeur : ***Yves Courrière***
Rédaction : ***J. Fontugne***, ***C. Meyer***, ***Liliane Crété***
avec la collaboration de ***Marc Dansette***
Chef service photo : ***François Wittmann***
Directeur des publications Historia : ***Christian Melchior-Bonnet***
Administration : ***Christian Clerc***
Maquettiste : ***Claude Rebélo***
Dessinateur : ***John Batchelor***
Fabrication : ***Roger Brimeur***
Secrétariat de la rédaction : ***Brigitte Le Pelley Fonteny***
Directeur de la promotion : ***Jacques Jourquin***
Assistantes : ***Chantal de Pinsun***, ***Françoise Rose***
Relations publiques : ***Claude Bénédick***
Services des Ventes : ***Georges Darmon***

RÉDACTION-ADMINISTRATION :
Librairie Jules TALLANDIER
170 bis, bd du Montparnasse, 75680 PARIS Cedex 14.
Tél. 325-11-82. Télex 21311. Publio Réf. 581.
Prix de vente au numéro : France, 3,50 F. – Belgique, 35 FB. Suisse, 3,50 FS.

ABONNEMENTS

FRANCE : 61, rue de la Tombe-Issoire, PARIS-14e. Tél. 707-17-89. CCP « HISTORIA MAGAZINE » Paris 2778-70 ou chez votre dépositaire.

BELGIQUE : S.A. FEMMES D'AUJOURD'HUI, 65, rue de Hennin, B 1050 BRUXELLES. - Tél. 47-69-29. CCP BRUXELLES 1882-34.

Tarif :
16 numéros : 373 à 403
45 FF - 45 FB - 45 FS - Autres pays : 45 FF.

RELIURES :
FRANCE : 18 F chez tous les dépositaires ou Franco.
BELGIQUE : 195 FB chez les dépositaires ou auprès de l'A.M.P., 1, rue de la Petite-Ile, 1070-BRUXELLES CCP 416-69.
SUISSE : 18 FS chez tous les dépositaires.

Toutes nos revues sont expédiées sous carton fort et bénéficient par conséquent d'un maximum de protection. Pour toute correspondance relative à votre abonnement (changement d'adresse, réclamation, renouvellement), envoyez-nous l'étiquette collée sur notre dernier envoi, elle porte toutes les références vous concernant. Toute demande de changement d'adresse doit être accompagnée de 2 F en timbres.

Prochain numéro : QUAND L'ALGÉRIE N'EXISTAIT PAS ENCORE

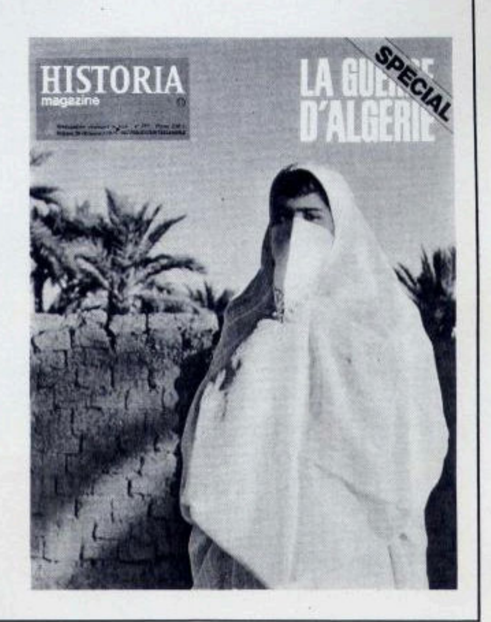
● Nouvelle France
Depuis 1848, ils sont arrivés par vagues successives, de toutes les régions de France, d'Espagne et de Sicile. Du brassage naquit une société à facettes, avec des qualités brillantes et de solides défauts, sûre d'elle-même mais inquiète de la perspective d'un réveil de l'Islam.

● Les enfants du Prophète
« Le Musulman, c'est l'antithèse de l'Européen », une civilisation qui oppose un barrage infranchissable aux influences venues d'ailleurs. A l'image de la maison, fermée, retranchée de l'extérieur, ne communiquant avec la rue que par une lourde porte de bois cloutée de fer.

● Des croyances et des dogmes
Pas de liturgie, pas de sacrements, pas de clergé organisé. Une foi intense dans un dépouillement total, mais avec sous-jacents les cultes populaires antérieurs à l'Islam et des fêtes annuelles qui ont une si grande place dans la vie sociale.

● Une seule foi pour tous : l'Islam
Arabes et Berbères, deux communautés ayant leur organisation sociale, leurs coutumes, leur mode de vie particuliers. Des nomades et des paysans montagnards. Mais, pour tous, une seule religion, l'Islam, et un seul livre sacré, le Coran.

● D'autres minorités
Le Mozabite ? « Un âpre commerçant du Tell qui possède au Sahara une maison de campagne ruineuse. » Et aussi un puritain de l'Islam dans la tradition ibadite. Le Juif ? Ses ancêtres sont arrivés depuis le règne d'Hadrien, parfois chassés d'Espagne au XVIe siècle. Malgré le décret Crémieux, souvent rejeté par les deux communautés...



ABRÉVIATIONS UTILISÉES DANS CE NUMÉRO

A.L.A.T.	Aviation légère de l'armée de terre
A.M.G.	Assistance médicale gratuite
C.F.J.A.	Centre de formation de la jeunesse algérienne
D.C.A.	Défense contre avions
D.I.H.	Détachement d'intervention héliportée
D.T.O.	Détachement de terrain opérationnel
D.Z.	*Dropping zone*, ou zone de largage
E.G.A.	Électricité et Gaz d'Algérie
E.H.	Escadre d'hélicoptères
E.L.O.	Escadrille légère d'observation
E.R.A.L.A.	Escadrille de réserve d'aviation légère et d'appui
E.V.A.S.A.N.	Évacuation sanitaire
F.I.R.	*Flying Information Region* (région de renseignement aérien)
G.A.Tac.	Groupement aérien Tactique
G.C.P.A.	Groupe de commandos paras de l'air
G.O.M.	Groupe outre-mer
H.L.L.	Hors-la-loi
O.R.	Officier de renseignement
P.C.	Poste de commandement
P.C.A.	Poste de commandement avancé
P.G.A.	Poste de guidage avancé
P.M.F.A.A.	Personnel militaire féminin de l'armée de l'air
R.A.V.	Reconnaissance à vue
SAMAR	Sauvetage en mer
SATER	Sauvetage à terre
S.D.A.	Secteur de défense aérienne
S./G.M.M.T.A.	Sous-groupement des moyens militaires de transports aériens en A.F.N.
S.I.P.A.	Section d'interprétation photos aériennes
S.V.R.	Section de vérification et de réparation
U.I.H.	Unité d'intervention d'hélicoptère



L'hélicoptère à fonctions multiples.

Sommaire Historia magazine spécial n° 391

1 - Notre aviation en Algérie

7 - Chasseurs des djebels

16 - Escadrilles dans le désert

21 - Les « rampants »

Couverture : Sirpa D.P.P.

Fonderflick

L'observation fut une des tâches les plus importantes de l'aviation au cours de la guerre d'Algérie. Descendant le plus bas possible, les équipages scrutaient attentivement le...

NOTRE AVIATION EN ALGÉRIE

... terrain, cherchant à déceler dans la moindre anfractuosité la présence, toujours possible, de groupes de maquisards.



Missud

Répression et pacification, deux actions en apparence contradictoires, ont caractérisé les opérations qui se sont déroulées en Algérie de 1954 à 1962. La part de l'armée de terre dans cette entreprise s'est révélée essentielle. Cependant, une contribution non négligeable fut apportée par l'armée de l'air, qui fut contrainte d'adapter ses moyens aux missions particulières qui lui étaient imparties : observation, appui-feu léger, transport léger en vue d'une intervention immédiate et à courte portée.

Le relief de l'Algérie est schématiquement constitué de deux chaînes parallèles à la côte enserrant de hauts plateaux dans une sorte d'étau. Si les pentes sont dénudées au sud (Nemencha en particulier), elles sont couvertes de forêts et de maquis sur les versants arrosés du nord. Les communications empruntent des points de passage obligés : vallées encaissées, gorges profondes... L'avion est alors l'auxiliaire indispensable du combattant au sol et le signe indiscutable de la supériorité du maintien de l'ordre sur la rébellion.

Avant d'aborder l'aspect humain de cette importante question, il paraît souhaitable pour une meilleure compréhension de la bataille de retracer ce que fut ▶

des appareils qui dépassent la limite d'âge et deux nouveau-nés :



G. Ménager/Paris-Match

◀ A la recherche de quelques traces ou mouvements suspects, un avion survole la zone où une *Banane* s'apprête à déposer un commando en opération. Le pilote de l'appareil est en liaison radio avec celui de l'hélicoptère afin de lui faire part de ses observations.

l'évolution générale de l'emploi de l'aviation en Algérie.

La position initiale de l'armée de l'air en Algérie rappelle fâcheusement le précédent de l'Indochine. Mal préparée à une telle forme d'action, ne possédant pas, pour des raisons techniques, la même souplesse que l'armée de terre, elle donne parfois l'impression de mal s'adapter à la nouvelle situation.

Les matériels sont ceux des programmes de 1950; jusqu'alors, aucune directive gouvernementale n'avait prévu la constitution de forces aériennes spécialisées dans les opérations d'outre-mer. La défense s'opérait dans le cadre de l'O.T.A.N., dont il était impossible de s'affranchir. Il a donc fallu convaincre les autorités responsables de la priorité des opérations en Algérie sur celles de l'O.T.A.N. et modifier les plans établis.

En octobre et novembre 1955, l'aviation porte son effort sur la reconnaissance et l'observation, en raison du caractère clairsemé de l'activité rebelle; l'arrivée de nouveaux appareils (les armées de l'air et de terre ne disposant alors que de 60 Bell et d'une trentaine de Sikorsky) permet également une augmentation du parachutage de vivres et de matériel.

Mais ce n'est qu'en mars 1956 que le gouvernement décide d'accorder la première place à l'Afrique du Nord. Les réalisations vont toutefois exiger du temps et des crédits. Des solutions de compromis sont adoptées : armement des Morane 733, utilisation des Dassault 315, des vieux chasseurs P-47, importation de 40 hélicoptères Sikorsky S-55, de 100 S-58 et H-21 des États-Unis, de 300 avions légers d'entraînement T-6, de 60 B-26. 40 Nord 2501 sont commandés, des C-47 *Dakota* sont en cours d'acquisition et, tandis que les premiers appareils légers français *Djinn* et *Alouette II* font leur apparition dans le ciel algérien, le vieux JU-52 continue à rendre des services.

L'emploi judicieux de ces nouveaux matériels ne se réalisera qu'après certains tâtonnements et il est certain que, face à un adversaire dont les moyens aériens sont inexistants et les moyens antiaériens dérisoires, les facilités offertes par une telle situation n'ont pas été exploitées à fond.

Le nombre croissant de ces unités de type spécial, servant un matériel fragile, pose des problèmes d'entretien, de maintenance, de stocks. Ce n'est d'ailleurs que lorsque le taux d'indisponibilité deviendra élevé que l'on s'apercevra des insuffisances.

De même, l'organisation du commandement, souvent très contestable, soulèvera des divergences entre la terre et l'air. L'armée de l'air dépend de la Ve région aérienne, qui couvre également la Tunisie et le Maroc. Son commandant ne peut donc être subordonné au général commandant la Xe région militaire. Le non-respect du principe essentiel de subordination des services aux armes suscitera de nombreux problèmes d'emploi.

La conférence de Bourgès-Maunoury

L'absence d'opposition aérienne permet l'utilisation de tout petits détachements; ce sont donc les impératifs de l'armée de terre qui doivent seuls compter et le souci de rapidité d'intervention doit primer celui du rendement. Une aviation de coopération paraît donc indispensable.

Cette création va entraîner un certain nombre de difficultés, le personnel doit en effet être prélevé sur des formations existantes. Une escadre de chasse parraine des escadrilles de marche; ainsi les attaches ne sont pas rompues avec l'unité d'origine. Toutefois, l'utilisation d'avions plus simples permet de reculer les limites d'âge. L'entretien exige moins de compétence et les mécaniciens peuvent être recrutés parmi ceux qui ont déjà été libérés. Le regroupement des organes de réparation et de révision va permettre en outre d'harmoniser les exigences tactiques de l'armée de terre et les impératifs techniques de l'armée de l'air.

En 1957, l'accroissement des missions de l'armée de l'air est particulièrement frappant : janvier 1957 : 8 300; février : 8 850; mars : 10 000.

Ainsi, pour l'ensemble du premier trimestre, le nombre des sorties est passé à 27 000 (6 000 en 1956).

L'organisation elle-même s'améliore avec l'apparition de types d'avions de mieux en mieux adaptés.

La mise sur pied des groupements

Vallées encaissées, gorges profondes, villages perchés ▶ sur des crêtes d'où il est facile de voir arriver les forces de l'ordre, la Kabylie se prête parfaitement à la guérilla. Mais un passage en rase-mottes permettra peut-être de déceler la présence de maquisards.